

l'égard de l'énergie exportée et abroge le pouvoir d'imposer des droits d'exportation semblables à l'égard du pétrole et du gaz.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1^{re} fois.)

EXEMPTION DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

DEMANDE D'UNE DÉCLARATION AU SUJET DES
POURPARLERS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU
CANADA ET LA PROVINCE DE QUÉBEC

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. M. Macdonnell (Greenwood): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser au premier ministre une question dont je l'ai prévenu. Voici: Étant donné le grand intérêt que le public porte aux pourparlers entre le gouvernement fédéral et la province de Québec en ce qui concerne l'exemption d'impôt et vu qu'il n'en était aucunement question dans le discours du trône, le premier ministre est-il disposé à formuler une déclaration à ce sujet?

Le très hon. L.-S. St-Laurent (premier ministre): Je remercie l'honorable député de m'avoir prévenu de sa question. Je regrette d'avoir à lui dire que je ne suis pas encore prêt à formuler une déclaration sur le sujet mentionné dans la question.

CÉRÉALES

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS À L'ÉGARD DU
TARIF APPLICABLE À VANCOUVER

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. L. MacDougall (Vancouver-Burrard): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre du Commerce. Peut-il maintenant formuler une déclaration au sujet du tarif applicable aux céréales passant par le port de Vancouver?

Le très hon. C. D. Howe (ministre du Commerce): Je préfère prendre la question comme avis et formuler une déclaration à la prochaine séance.

AIR-CANADA

DÉCLARATION RELATIVE À LA TRAGÉDIE ÉVITÉE
DE JUSTESSE À MOOSE-JAW

A l'appel de l'ordre du jour.

M. M. J. Coldwell (Rosetown-Biggart): Je voudrais poser une question au ministre des Transports. Comment le ministre peut-il expliquer la nouvelle selon laquelle, malgré le tragique accident survenu l'an dernier à Moose-Jaw, une nouvelle tragédie a failli se produire au même endroit et dans des circonstances presque identiques? Pourrait-il me dire quelles mesures on prend à cet égard?

[Le très hon. M. Howe.]

L'hon. George C. Marler (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, une enquête relative à la prétendue collision qui a failli se produire en plein air le 6 janvier dans le voisinage de Moose-Jaw entre un *Harvard* du CARC et un *North-Star* d'Air-Canada, dont l'honorable député vient de parler,—et je le remercie de son préavis—vient d'être terminée par le ministère des Transports, avec l'aide de représentants du CARC et d'Air-Canada, ainsi que des pilotes des deux avions en cause. Cette enquête révèle que les comptes rendus des journaux et de la radio étaient grandement exagérés et trompeurs.

L'avion *Harvard* du CARC, dirigé par un instructeur de vol expérimenté, ayant environ 4,000 heures de vol à son crédit, effectuait avec un élève-pilote une envolée d'instruction en navigation. Quant au *North-Star* d'Air-Canada, qui était piloté par un capitaine d'une très grande expérience, il effectuait une envolée régulière entre Winnipeg et Calgary. Le temps était clair; il y avait clair de lune et la visibilité était bonne.

Le *North-Star* se dirigeait suivant un angle de 250 degrés et le *Harvard*, de 288 degrés. D'après les instruments de bord, les deux appareils volaient à une altitude constante, le *North-Star* à 6,000 pieds et le *Harvard* à 5,500 pieds au-dessus du niveau de la mer. La vitesse du *North-Star* était à peu près deux fois celle du *Harvard*.

De la sorte, au moment où les deux appareils se sont aperçus l'un l'autre, le *North-Star* d'Air-Canada se trouvait derrière le *Harvard* qu'il s'apprêtait à dépasser. Le *Harvard* était en avant et légèrement à gauche et à 500 pieds au-dessous. Les routes des deux appareils se croisaient donc à un angle de 38 degrés avec une différence d'altitude d'environ 500 pieds entre eux. Ces conditions étaient conformes aux plans de vol autorisés des deux appareils et aux règlements de l'aviation régissant à la fois les appareils civils et les appareils militaires.

Les feux de position des deux avions fonctionnaient normalement et le premier pilote à apercevoir l'autre appareil a été celui d'Air-Canada, dont l'avion allait dépasser l'autre.

Le capitaine du *Harvard* ne tarda pas à apercevoir les feux de l'appareil qui approchait de l'arrière-droite. A ce moment, les deux pilotes, comme mesure de précaution, modifièrent leur direction de façon à éloigner les deux appareils l'un de l'autre, pour reprendre leur direction normale, une fois que l'appareil le plus rapide eût dépassé